

Ecologie / Le compte-tours au cœur d'une conduite utilisant mieux l'électronique

Rouler vite pour consommer moins



APRÈS UN TRAJET LIBRE, le moniteur stimule en permanence l'élève lors du second passage : « On va le plus loin possible dans les comportements pour provoquer des émotions, mais chacun doit trouver le bon compromis ». © M. V. V. (ST)



LE PC PLACÉ face au moniteur a des allures de tableau de bord et toutes les données sur la conduite apparaissent en permanence sur l'écran. © M. V. V. (ST)

ROULER – parfois – vite pour consommer moins : c'est une des techniques de l'« écodriving » testé par dix lecteurs.

Comment réduire la pollution d'une voiture ? « En la laissant au garage ou en ne l'achetant pas ! », répondront les écologistes en cœur. Mais encore ? Assailli d'informations diverses et parfois contradictoires, l'automobiliste a du mal à s'y retrouver. Au point d'oublier qu'à travers son propre comportement au volant, il reste un des principaux acteurs du débat. D'où la multiplication des consultants en « conduite écologique » proposant des sessions de formation aux sociétés et aux particuliers. Avec des résultats parfois surprenants.

Témoin, cette expérience routière vécue par dix lecteurs des Routes à l'invitation de la société D'Ieteren et au volant de Volkswagen Passat Bluemotion. Dès la sortie du Contact Center D'Ieteren installé à Kortenberg, le long de la chaussée de Louvain, les ordres du moniteur du Key Driving

Compétences claquent : « Accélérez bien, passez rapidement les 3^e, 4^e et 5^e rapports pour atteindre le couple moteur idéal ; lâchez les gaz, 4^e, 3^e ; le rond-point est libre, "gaz", 4^e, 5^e, maintenez votre vitesse. » Jean-Marc, le conducteur, est surpris par le rythme imposé, tout comme les deux passagers un peu ballottés à l'arrière.

« Maintenez la vitesse en courbe à 70 km/h, lâchez les gaz en descente, ne vous rapprochez pas d'une autre voiture... »

S'agit-il bien d'une formation à l'« écodriving » ? « Ecodriving ne signifie pas "opadriving" », répond le GO néerlandophone installé face à un tableau de bord inédit occupant l'écran de l'ordinateur placé sur son genoux. Dominé par un grand compte-tours en son centre, le PC enregistre tout : temps de parcours, moyenne horaire, consommation, nom-

bre de coups de freins, temps de freinage et de fonctionnement pédale de gaz relâchée.

Sur le parcours test de 13 km tracé sur un itinéraire sinueux et à travers des villages, le moniteur enchaîne les conseils : « Maintenez la vitesse en courbe à 70 km/h, lâchez les gaz en descente, ne vous rapprochez pas inutilement de la voiture qui vous précède car elle roule mal et vous n'avez pas la possibilité de la dépasser. » Au retour vers Kortenberg, le passage dans le dernier rond-point se fait sous le nez d'un autre conducteur : « Nous avons le temps de nous insérer, estime le guide, et il ne faut pas s'arrêter si cela n'est pas nécessaire ; on provoque des bouchons parce qu'on roule trop vite en ligne droite ou parce qu'on freine

trop dans les virages. »

À l'arrivée, le comparatif chiffré entre un premier test libre et un second sous assistance est sans appel pour Jean-Marc. Tous les paramètres plaident pour un style de conduite plus coulé et/ou plus dynamique utilisant en permanence le couple du moteur et donc des régimes peu élevés : la consommation a baissé très sensiblement (moins 21 %, soit 5 l/100 km au lieu de 6,4) tout comme la distance parcourue en freinant (230 m au lieu de 1,04 km, 18 coups de frein au lieu de 34). Et surtout, la Passat a franchi 3,60 km avec l'arrivée de carburant coupé, au lieu de 2,37 km lors du parcours initial. « Tout comme la pression correcte des pneus, la coupure fréquente des gaz est un des facteurs majeurs

d'économie », souligne Bernard Goffart, l'animateur du jour.

Les dix élèves réunis par les Routes du Soir n'en reviennent pas en consultant leurs performances respectives. « J'ai l'habitude de pratiquer une conduite anticipative, raconte Marie, une jeune conductrice. Mais je ne savais pas qu'en roulant à des régimes moteur moins élevés, on pouvait consommer moins et aller plus vite. » Au prix d'une conduite tellement coulée qu'elle pourrait apparaître dangereuse ? « Ici, on va le plus loin possible dans les comportements pour provoquer des émotions, et c'est effectivement moi qui impose le rythme, reconnaît un des moniteurs. Mais chacun doit trouver le bon compromis. »

En préambule à une matinée de cours théoriques et pratiques, les organisateurs de Key Driving l'avaient annoncé : « vous ne sortirez pas d'ici en ayant fondamentalement changé votre conduite. Mais l'important est de retenir l'une ou l'autre leçon et surtout d'adopter une nouvelle attitude plus anticipative et attentive. »

Reste, et ce n'est pas le plus simple, à trouver les opportunités de rouler « autrement » dans le trafic et le complément d'énergie nécessaire. ■ **YVES de PARTZ**

Une boîte noire Ecocoach

L'idée d'enregistrer des données sur la conduite via une boîte noire placée dans le véhicule n'est pas neuve et le contrôle qu'elle pourrait exercer inquiète parfois, non sans raison. À travers le système EcoCoach lancé récemment par Athlon Car Lease, il est seulement question de mémoriser le style de conduite pour ensuite donner les conseils appropriés. Concrètement, les données sont traitées par EcoCoach qui envoie régulièrement des infos par SMS au conducteur et détermine un indice mesurant la conduite sûre et écologique. Actuellement, le système est réservé aux flottes. www.athloncarlease.be

Coaching antistress

Limiter le stress au volant est une autre manière de favoriser une conduite sûre, souple et en définitive plus économique. Un ancien pilote de course, Rodolphe Koentges, propose aux particuliers des cours théoriques et pratiques d'une demi-journée au prix de 300 euros (cours individuel) ou de 120 euros par personne (groupe de 3 personnes dans la même voiture). (Y. de P.) info@gfsd.be

Paroles de lecteurs

La matinée d'« écodriving » a fait réagir les essayeurs. Paroles de lecteurs et de lectrices du Soir jugés par les organisateurs « plus ouverts au changement que la moyenne des candidats rencontrés dans ces cours » :

– L'« écodriving » est aussi un moyen d'économiser les pneus, l'embrayage, les plaquettes de freins, etc., bref de limiter tous les coûts indirects.

– Une telle conduite demande beaucoup de concentration.

– A force de multiplier les systèmes d'assistance sur les voitures, on bétifie les conducteurs.

– Les hommes au volant continuent à se montrer agressifs et insultants à l'égard des femmes ; certains refusent même de se faire dépasser.

te selon qu'on roule seul ou accompagné.

– Je retiens de ce cours qu'il faut accélérer plus vite, rouler plus sur le couple, mieux anticiper les manœuvres, moins monter dans les tours. **Y. de P.**



UNE TELLE conduite demande de la concentration. © M. V. V. (ST)

La conduite, ce sont des mécanismes psychomoteurs qu'on a appris ou non, ou qu'on est prêt à apprendre et à appliquer », lancent les organisateurs du test. Démonstration théorique à travers douze conseils parfois inattendus prodigués par l'équipe de « Key Driving Compétences » (1).

1. Démarrez calmement.
2. Faites monter le régime rapidement pour changer de rapport plus tôt et rouler le plus possible aux régimes les plus bas. « Tenez compte du couple maximum, souvent aux alentours de 2.000-2.400 tr/mn, et n'hésitez pas à lâcher les chevaux au bon régime. Pour juger de vos performances écologiques, consultez la consommation instantanée si vous disposez d'un ordinateur de bord. »
3. En phase d'accélération, utilisez les gaz, pédale presque au plancher, et entraînez-vous à avoir un bon feeling de l'accélérateur.
4. Roulez dans le rapport le plus élevé possible et maintenez une vitesse stable. En fonction du terrain et du rythme, vous

pouvez passer du 2^e au 4^e rapport ou du 3^e au 5^e. À l'expérience avec la VW Passat BlueMotion, rouler à 50 km/h en 3^e vitesse équivaut à un régime de 1.800 tr/mn et à une consommation de 7 l/100 km ; en 5^e vitesse et à 1.000 tr/min, on tombe à 4 l/100 km. « Rouler brutale-

ment en sous-régime fait exploser la consommation mais à petite vitesse, il n'y a pas de problème. »

5. Anticipez le trafic, gardez vos distances.

6. Évitez les arrêts inutiles, par exemple à l'entrée des ronds-points.

7. Anticipez les freinages et les arrêts en roulant le plus possible gaz coupés, « notamment sur les trajets habituels que vous connaissez par cœur ».

8. Modérez votre vitesse maximum en descente. « Mieux vaut mettre la voiture au bon rythme sur route plate et relâcher l'accélérateur en descente. »

9. Utilisez les instruments de bord et les infos disponibles (régulateur de vitesse, consommation instantanée). « Si l'aiguille du compte-tours est verticale, cela veut dire qu'elle a atteint 3.000 tr/mn, un régime trop élevé. »

10. Vérifiez la pression des pneus une fois par mois car des pneus sous-gonflés augmentent la consommation sensiblement.

11. Ne laissez pas tourner le moteur dès qu'un arrêt dépasse... les 6 secondes.

12. Une priorité absolue : anticipez la conduite, regardez loin et large pour prévoir les ralentissements et s'adapter aux circonstances particulières. ■ **Y. de P.**

(1) www.keydriving.be

LA CONDUITE ÉCONOMIQUE PAR LES LECTEURS DU SOIR

Résultats	Trajet 1		Différence
	Avant la formation	Après la formation	
Durée du trajet (mm:ss)	14,11	9,33	6 %
Distance totale (en km)	103,76	103,75	0 %
Vitesse moyenne (en km/h)	46,54	48,01	3 %
Consom. totale gasoil (en litres)	6,26	5,32	-15 %
Consom. moyenne (en l/100 km)	6,1	5,2	-15 %
Emissions moy. CO ² (en gr/km)	161	137	-15 %
Analyse des résultats	Trajet 1	Trajet 2	Différence
Enfoncement moy. de l'accélération	26 %	23 %	-11 %
Enfoncement max. de l'accélération	90 %	99 %	10 %
Temps parcouru sans gaz (mm:ss)	22,06	36,15	64 %
Temps parcouru en freinant (mm:ss)	17,14	9,53	43 %
Distance tot. sans gaz (km)	18,27	30,87	69 %
Distance tot. en freinant (km)	9,62	4,54	-53 %
Nombre de freinages	275	186	-32 %
Nombre tot. de tours moteur (tr/m)	216.050	180.339	-17 %
Régime moteur moyen (tr/m)	14.458	1.2511	-13 %